

Vergaderjaar 2024–2025

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 483

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2025

Op 12 juni 2025 vindt het commissiedebat Maritiem plaats. Ter voorbereiding wordt de Kamer met deze verzamelbrief geïnformeerd over de stand van zaken in een aantal lopende en actuele dossiers binnen de maritieme sector. De brief is thematisch opgebouwd langs de volgende hoofdonderwerpen: veiligheid, toezicht en handhaving, ruimte en bereikbaarheid, leefomgeving en milieu, energietransitie en kennis, evaluatie en beleidsagenda goederenvervoer.

1. Veiligheid

Watertaxi

In de brief van 12 maart 2025¹ is, naar aanleiding van de gestaakte watertaxidienst op Ameland, aangegeven dat een pilot gestart zal worden naar de uitbreiding van de uitzonderingssituaties waarin afgeweken mag worden van de nachtelijke maximumsnelheid. Daarnaast wordt spoedig gestart met een onafhankelijk onderzoek, uitgevoerd door het maritieme onderzoeksinstituut MARIN, naar de vraag wat een veilige vaarsnelheid is in de nacht. Dit onderzoek zal naar verwachting voor het eind van het jaar worden afgerond. De watertaxiondernemers die hun diensten aanbieden op de Waddenzee zijn goed aangesloten bij dit onderzoek.

Omdat de Waddenzee een kwetsbaar Natura-2000 gebied is moet een verhoging van de nachtelijke vaarsnelheid worden getoetst aan de natuurwetgeving en passen binnen de bredere belangenafweging van het Beleidskader Natuur Waddenzee. Hierover vindt overleg plaats met het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN). De watertaxi-ondernemers worden door LVVN geïnformeerd over de voorwaarden waaraan voldaan moet worden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Voor de vergunningsaanvraag van de pilot moet

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 291

voor de verschillende vaarroutes een ecologisch onderzoek worden uitgevoerd, waarmee de impact van het nachtelijk snelvaren op de natuur en de instandhoudingsdoelstellingen duidelijk in kaart wordt gebracht.

Als duidelijk is dat er bij een eventuele verhoging van de maximumvaarsnelheid geen conflict ontstaat met de natuurwetgeving kan de pilot worden gehouden. Zowel bij het uitbreiden van uitzonderingssituaties als bij een structurele verhoging van de nachtelijke maximumsnelheid, moet duidelijk zijn hoe dit veilig kan, is voordat de regelgeving wordt aangepast. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft namelijk in het rapport over de aanvaring van de watertaxi bij Terschelling² de aanbeveling gedaan om het varen op de Waddenzee veiliger te maken.

Radar B

Kleine schepen en jachten kunnen vanwege hun beperkte omvang geen gebruik maken van gecertificeerde binnenvaartraders en kunnen daarom op dit moment niet varen bij slecht zicht. Radar-B is een zogenaamde klasse jachtenradar, die ook wel als navigatiehulpmiddel gebruikt wordt. Onderzoek van TNO laat zien dat de prestaties van Radar-B achterblijven bij die van gecertificeerde binnenvaartraders.³ De werkgroep Radar-B, met vertegenwoordigers van de recreatievaart, heeft bij het ministerie een verzoek ingediend om deze klasse radar te certificeren en toe te staan als navigatiemiddel zodat ook deze typen schepen bij slecht zicht kunnen varen.

Het ministerie en Rijkswaterstaat hebben een zorgvuldige afweging gemaakt van de belangen, waarbij onder andere de veiligheid, technische haalbaarheid, proportionaliteit en uitvoerbaarheid zijn meegewogen. Naast de veiligheid voor individuele schepen houdt het ministerie als systeemverantwoordelijke ook rekening met de gevolgen voor het vlot en veilig afhandelen van het scheepvaartverkeer. Het ministerie concludeert dat het ruimer toestaan van varen bij slecht zicht kan leiden tot aanvullende veiligheidsrisico's. Er is daarom besloten Radar-B niet toe te staan als gecertificeerd navigatiemiddel voor het varen bij slecht zicht. Varen bij slecht zicht blijft daarmee alleen toegestaan indien er sprake is van gebruik van een gecertificeerde radar en radarpatent of door hulpdiensten in het geval van calamiteiten. Het ministerie zal wel verduidelijken hoe te handelen bij slecht zicht, door voorlichting of aanpassen van de regelgeving.

Smart shipping

Sinds 16 april jl. is aan het Binnenvaartpolitiereglement een nieuw artikel (1:26) toegevoegd waarmee ontheffingverlening mogelijk wordt voor een aantal artikelen in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Eerder was dat al mogelijk op de internationale Rijn, maar nu ook voor alle BPR-wateren. Hiermee wordt onbemande vaart van kleine schepen onder de 20 meter op veel binnenwateren onder voorwaarden mogelijk en het verduidelijkt ook de situatie voor het besturen van een (bemand) schip vanaf de wal. Bij schepen langer dan 20 meter of schepen waarmee gevaarlijke stoffen of passagiers worden vervoerd kan er geen ontheffing worden verleend van de eis dat de schipper aan boord is. Bovendien blijven bij schepen langer dan 20 meter andere regels gelden, zoals bemanningsvereisten en technische eisen aan het schip.

² Aanvaring in het Schuitengat, OVV 6 december 2023

³ Kamerbrief 31 409, nr. 348

Alle randvoorwaarden en procedures zijn opgenomen in een ministeriële regeling. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de informatie die de aanvrager moet aanleveren, maatregelen om de veiligheid op het water te waarborgen, de uitrusting van het schip en de aanvraagprocedures. Deze voorwaarden gelden voor alle bevoegde autoriteiten en aanvragers. De Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitieerglement is ook aangepast om te verwijzen naar de juiste bevoegde autoriteiten voor deze wijziging.

Onderzoek Klein Vaarbewijs

Het verkeersbeeld op de Nederlandse binnenwateren is aan het veranderen. Om beter inzicht te krijgen in de rol van het Klein Vaarbewijs in deze veranderende situatie laat het ministerie op dit moment een onderzoek uitvoeren naar de veiligheidsaspecten van het Klein Vaarbewijs. Doel is om de aansluiting van het vaarbewijs op de actuele verkeerssituatie en de toegenomen drukte te analyseren. De eerste resultaten worden voor de zomer verwacht. Op basis daarvan wordt beoordeeld of en welke aanpassingen nodig zijn ter bevordering van de nautische veiligheid.

Onderzoek Bedrijfsmatig Vervoer van 12 of minder personen

In 2024 heeft het ministerie, naar aanleiding van de OVV-rapporten over de ongevallen bij het Schuitengat en op de Nieuwe Maas, aangekondigd een onderzoek te starten naar de scheepstypen die worden ingezet voor het bedrijfsmatig vervoer van 12 of minder personen, en naar de omvang van deze vloot. De uitvoering van dit onderzoek heeft vertraging opgelopen; naar verwachting volgen de eerste resultaten in de tweede helft van 2025. Aan de hand van deze uitkomsten wordt beoordeeld of aanvullende technische of bemanningseisen noodzakelijk zijn.

2. Toezicht en handhaving

Langlopende overgangsbepalingen

Op het onderwerp langlopende overgangsbepalingen is de afgelopen periode voortgang geboekt. Naar aanleiding van de behandeling van een aanvraag voor toepassing van de hardheidsclausule voor een spits en een groter schip, werkt de CCR momenteel aan algemene oplossingen per technische eis. Hierbij wordt ook gekeken naar de situatie aan boord van schepen langer dan 55 meter. Zodra de oplossingen zijn uitgewerkt, worden deze besproken met de EU-lidstaten en erkende organisaties binnen het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI), met het oog op aanpassingen in de technische standaard waarin deze eisen zijn opgenomen (Europese Standaard tot vaststelling van de Technische Voorschriften voor binnenschepen – ES-TRIN).

Op internationaal niveau staat het onderwerp dus op het werkprogramma en het Inland Waterway Transport platform is betrokken bij de werkzaamheden. Ook op nationaal niveau vinden hierover regelmatig gesprekken plaats met de brancheorganisaties.

Historische zeilvloot

Naar aanleiding van de ongevallen in de historische zeilvloot en het daaropvolgende rapport van de OVV, is de afgelopen jaren vanuit alle betrokken partijen intensief gewerkt aan verbetering van de veiligheid van de vloot. Branchevereniging BBZ en het Platform Veilige Chartervaart

hebben hier een belangrijke bijdrage aan geleverd, maar ook veel schippers hebben geïnvesteerd in de veiligheid van hun schip. Dit is ook uitgesproken in de Taskforce Historische Zeilvloot, die onder leiding van de secretaris-generaal van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de afgelopen jaren bijeenkwam. Onlangs is afgesproken dat de Taskforce niet langer actief bijeenkomt, maar alleen nog samenkomt indien daartoe aanleiding is.

In de Taskforce is geconcludeerd dat de huidige regelgeving niet meer passend is voor historische zeilende passagiersschepen. Het is nodig om de internationale wetgeving op bepaalde punten aan te passen. De aanpassing van deze regelgeving (ES-TRIN) wordt naar verwachting pas in 2028 gerealiseerd. Omdat de Rijksoverheid en de sector hier niet op willen wachten, is het Kader 2025 opgesteld. Hierin beschrijft de ILT hoe zij bestaande eisen uitlegt, onder meer rond masten en verstaging.

Op basis van onderzoeksresultaten en gesprekken met de sector is een concept van dit kader gepubliceerd. Alle sectorpartijen konden hierop reageren. De ILT heeft op 13 mei jl. via een brief en een online bijeenkomst nadere toelichting gegeven over de betekenis van het Kader voor schippers en eigenaren. Daarmee is duidelijk aan welke (certificerings-)eisen zij moeten voldoen en hoe de ILT toezicht houdt op de historische zeilvloot.

Tegenover de positieve ontwikkelingen staan ook zorgen. De ILT ziet nog altijd gevallen waarin niet aan alle eisen wordt voldaan. Veiligheid vraagt voortdurende aandacht van schippers, de ILT, keuringsinstanties en alle andere partijen in de keten.

3. Ruimte en bereikbaarheid

Motie Werkendam

Tijdens het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)-debat van 25 november 2024 is de motie Vedder c.s.⁴ aangenomen. Daarin wordt verzocht het MIRT-onderzoek naar de haven van Werkendam (gemeente Altena) te actualiseren en aan te vullen op basis van de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Daarbij zouden de plannen voor de nieuwe insteekhaven en uitbreiding van de kade worden meegenomen. Het Rijksregiebureau voor de Maritieme Maakindustrie is naar aanleiding van het MIRT-debat in gesprek gegaan met de gemeente Altena over de havenuitbreiding. Gezamenlijk is geconcludeerd dat een actualisatie van het MIRT-onderzoek niet nodig is, aangezien de havenuitbreiding buiten de reikwijdte van het MIRT valt. Het MIRT richt zich op vraagstukken zoals de scheepvaartveiligheid, bereikbaarheid en waterveiligheid, en niet op het versterken van de maakindustrie en het vergroten van de werkgelegenheid. Daarmee is de motie Vedder c.s. afgedaan. Het Rijksregiebureau blijft in gesprek met de gemeente Altena over de havenuitbreiding en brengt hierbij alle mogelijke oplossingsrichtingen in kaart. Hiermee wordt opvolging gegeven aan de toezegging van de Minister om, samen met de Minister van Economische Zaken, mee te denken met de gemeente Altena wat wél mogelijk is.

Houtrakpolder en Energiehaven

De Houtrakpolder is in beeld als locatie voor een 380 KV-station en (piek)waterberging. Daarnaast geldt voor de Houtrakpolder een ruimtelijke reservering voor een havenbekken en wordt in de regio gezocht naar

⁴ Kamerstuk 36 600 A, nr. 34

mogelijkheden voor versterking van het landschap. De combinatie van functies vraagt om zorgvuldige afstemming tussen Rijk en regio. Door druk op de netcapaciteit in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is de besluitvorming over het KV-station in de Houtrakpolder naar voren gehaald. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied zijn voorwaarden gesteld voor het loslaten van de reservering voor een havenbekken. Deze worden momenteel bestuurlijk afgewogen, mede in relatie tot de ontwikkeling van de Energiehaven.

De Energiehaven omvat 13,7 ha. nieuw haventerrein ter ondersteuning van de ontwikkeling van windmolenparken op zee. Op 11 juni bevestigen de Ministers van Economische Zaken en Infrastructuur en Waterstaat de samenwerking met de regio NZKG via ondertekening van het Convenant Energiehaven. Bij motie Peter de Groot⁵ heeft uw Kamer verder verzocht om voldoende ruimte te reserveren in de Houtrakpolder voor een eventuele verplaatsing of vestiging van havenbedrijven, waaronder de maritieme maakindustrie. Tevens heeft uw Kamer verzocht de reservering voor een havenbekken te borgen in het NOVEX Noordzeekanaalgebied. Deze ruimtelijke opgaven worden geadresseerd in de (ontwerp)nota Ruimte.

4. Leefomgeving en milieu

Varend ontgassen

Nederland blijft zich binnen het CDNI-verdrag⁶ actief inzetten voor de snelle en volledige implementatie van het verbod op varend ontgassen. De Nederlandse delegatie doet actief voorstellen voor een soepele uitvoering van het verbod, in nauwe samenwerking met de ILT, Rijkswaterstaat en betrokken milieudiensten.

Sinds de inwerkingtreding van fase I en II van het verbod op varend ontgassen in Nederland in respectievelijk juli en oktober 2024, loopt Nederland vooruit op de implementatie van het CDNI. De aandacht van het ministerie verplaatst zich nu van de regelgeving naar de verdere uitbreiding van de handhaving en het van inwerkingtreding van fase III vanuit het CDNI. Ter voorbereiding op fase III, die per 1 oktober 2027 in het hele verdragsgebied zal ingaan, is door de stuurgroep Varend Ontgassen de «Roadmap varend ontgassen 2027» vastgesteld.⁷ Deze Roadmap 2027 vult de eerdere versie⁸ aan en bevat concrete acties op het gebied van vergunningverlening, uitbreiding van ontgassingsinstallaties, en versterking van de handhavingsstructuur. Het ministerie heeft in bestuurlijke overleggen op 25 november 2024 en 15 mei jl. aangegeven dat het verbod wordt gehandhaafd en dat de sector zich moet voorbereiden op de geplande uitbreiding van het verbod. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de motie van het lid De Hoop.⁹

De handhaving van het verbod ligt bij de ILT, die sinds de inwerkingtreding van het verbod een verhoogde naleving constateert. De ILT werkt aan versterking van toezichtcapaciteit en -middelen, waaronder de uitbreiding van het e-nose netwerk, administratief toezicht op losverklaringen en inzet van drones. Er vindt intensieve samenwerking plaats met provincies, milieudiensten en havenautoriteiten voor de signalering en

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 476

⁶ Scheepsafvalstoffenverdrag (*Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception de déchets en navigation rhénane et intérieure*), gesloten door NL, B, D, F, LUX, CH

⁷ Bijlage 1: Roadmap varend ontgassen 2027

⁸ Kamerbrief 31 409, nr. 430

⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 442

opvolging van vermoedelijke overtredingen. In vier gevallen is een last onder dwangsom opgelegd. Daarnaast heeft het ministerie een reactie opgesteld op de handhaafbaarheidstoets van de ILT,¹⁰ die als basis dient voor overleg over uitbreiding van de handhaving. Uw Kamer ontvangt deze reactie conform de toezegging aan het lid Van Kent (SP).¹¹ Op 15 mei jl. zijn tevens de antwoorden op diens Kamervragen toegezonden.¹²

Tot slot zet Nederland zich in CDNI-verband in voor verdere digitalisering en vereenvoudiging van het toezicht, waaronder als speerpunt het stimuleren van het gebruik van de digitale losverklaring. Ook levert Nederland actief bijdragen aan de verduidelijking van verdragsbepalingen en het delen van uitvoeringservaringen. Daarmee blijft Nederland een voortrekkersrol vervullen in de verduurzaming van de Europese binnenvaart. Uw Kamer wordt op de hoogte gehouden van de voortgang en ervaringen richting de inwerkingtreding van fase III.

Pilot vaargeul Boontjes

De vaarweg Kornwerderzand – Harlingen (Boontjes) wordt vanaf 1 januari 2025 onderhouden op de afgesproken aangepaste onderhoudsdiepte voor de periode tot en met 2027. Het onderzoek naar de nautische veiligheid bij versmalling van de vaargeul wordt naar verwachting eind juni 2025 afgerond. Na analyse van de resultaten wordt bepaald of en wanneer de versmalling kan worden gerealiseerd. De Kamer wordt hierover geïnformeerd. Beide maatregelen zijn bedoeld om het baggervolume te beperken, waardoor de impact op natuur naar verwachting afneemt. De effecten van deze maatregelen, inclusief het effect op de scheepvaart en de bereikbaarheid van de haven van Harlingen, worden gemonitord. Rijkswaterstaat voert overleg met de provincie Friesland en regionale stakeholders – waaronder de haven van Harlingen – over hun rol en bijdrage aan de pilot en de benodigde onderzoeken ten behoeve van het beheer na 2027.

5. Energietransitie

Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen 2021–2025

Binnen de Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen (SVB) konden binnenvaartschippers de afgelopen jaren subsidie aanvragen voor onder andere motorvervanging, met als doel met name stikstof- en fijnstofemissies te reduceren. Bij de laatste openstelling in januari 2025 is er voor € 10 miljoen overtekend. Momenteel wordt eventuele ophoging van het subsidieplafond verkend, zodat openstaande aanvragen alsnog zouden kunnen worden toegekend. De uitkomst hiervan hangt mede af van de begrotingsbehandeling in beide Kamers.

Subsidieregeling «Energietransitie Binnenvaart» 2026–2030

In de brief «Energietransitie Binnenvaart» van 17 september 2024,¹³ is de Kamer onder meer geïnformeerd over een nieuwe subsidieregeling voor scheepseigenaren, gericht op investeringen in hernieuwbare aandrijflijnen. Deze regeling wordt gefinancierd vanuit het Klimaatfonds. Momenteel vinden hierover gesprekken plaats met de sector. In de tweede helft van dit jaar wordt een sectorsessie georganiseerd om input van de

¹⁰ Bijlage 2: Beleidsreactie HUF-toets varend ontgassen

¹¹ Kamerstuk 2035, vergaderjaar 2023–2024

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/05/15/beantwoording-kamervragen-over-de-handhaving-van-het-verbod-op-varend-ontgassen>

¹³ Kamerstuk 31 409, nr. 465

sector op te halen. Naar verwachting gaat de regeling eind 2026 voor het eerst open, met een looptijd tot 2030.

Aanbieding TNO Evaluatierapport «Subsidieregeling Duurzame Binnenvaartmotoren» 2020–2021¹⁴

In 2020–2021 is een regeling opgezet voor de ontwikkeling en certificering van Stage V-motoren. TNO heeft deze regeling onlangs op verzoek van het ministerie geëvalueerd¹⁵. TNO merkt op dat niet bekend is in hoeverre de ontwikkeling en certificering van Stage V-motoren gerealiseerd zou zijn zonder subsidiemiddel. Wel concludeert TNO dat de regeling een stimulerend effect heeft gehad op de ontwikkeling en marktintroductie van deze motoren. Ook schrijft TNO dat gerichte ondersteuning aan fabrikanten voor ontwikkeling van motoren anno 2025 gewenst lijkt om de ontwikkeling van motoren voor alternatieve energiedragers, zoals verbrandingsmotoren op waterstof en methanol, op gang te krijgen.

Uit gesprekken met de sector blijkt dat motorfabrikanten obstakels ondervinden bij de certificering van duurzame aandrijflijnen, onder andere voor methanol en waterstof. Hierdoor komen deze motoren nog niet op de markt. Daarom wordt € 4 miljoen uit het Klimaatfonds gereserveerd voor een tijdelijke subsidieregeling voor motorfabrikanten. De TNO-evaluatie onderschrijft de noodzaak van een dergelijke regeling. Met deze regeling wordt de ontwikkeling en certificering van motoren voor alternatieve brandstoffen gestimuleerd. De regeling loopt naar verwachting van 2025 tot 2026. Het doel is om het aanbod van deze motoren op orde te krijgen voorafgaand aan de start van de subsidieregeling «Energietransitie Binnenvaart».

Update RED-III (incl. invulling toezegging 14246 uit 2022)

In de brief van 17 september 2024¹⁶ is aandacht besteed aan de nationale implementatie van de herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED-III). In die brief is toegelicht dat brandstofleveranciers aan de binnenvaartsector per 2030 verplicht worden om een CO₂-reductie van 14,5% in de keten te realiseren. De Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over het RED-III implementatietraject via separate voortgangsbrieven, waarvan de meest recente op 25 april 2025 naar de Kamer is verzonden.¹⁷

Op 18 februari 2022¹⁸ is de Kamer geïnformeerd over de voorlopige effecten van de maatregelen in het «Fit For 55»-wetgevingspakket op de binnenvaart. In dat kader is een vervolgonderzoek toegezegd naar de effecten op de kosten¹⁹. Met deze brief wordt invulling gegeven aan die toezegging. Drie maatregelen uit dit pakket zijn hiervoor van belang: het nieuwe emissiehandelssysteem ETS2, de RED-III en de herziening van de Energiebelastingrichtlijn (ETD). Het effect van ETS2 op de binnenvaart is in kaart gebracht via een impactanalyse van het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB), die op 17 juni 2024 met de Kamer is gedeeld²⁰. Daarnaast is de Kamer via vier voortgangsbrieven²¹ geïnformeerd over de effecten van de RED-III op de binnenvaart en andere sectoren. De onderhandelingen over de ETD zijn nog gaande. In de meest

¹⁴ Overheid.nl, „Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020–2021,» <https://wetten.overheid.nl/BWBR0044200/2020-10-13>

¹⁵ Bijlage 3: Evaluatie regeling ontwikkeling en certificering van Stage V-motoren

¹⁶ Kamerstuk 31 409, nr. 465

¹⁷ Kamerstuk 32 813, nr. 1511

¹⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 346

¹⁹ Toezegging 14246

²⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 468

²¹ Kamerstukken 32 813, nr. 1383; 32 813, nr. 1403; 32 813, nr. 1419; en 32 813 nr. 1511

recente compromistekst blijft de optionele fiscale vrijstelling voor brandstof in de binnenvaart behouden. Tevens biedt deze tekst ruimte voor een vrijstelling voor elektrische of hybride vaartuigen, wat een stimulerend effect kan hebben op verdere elektrificatie en de energietransitie in de binnenvaart.

Toezegging Stoffer: vrijstellen elektrisch energiebelasting

In het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 24 januari 2023 heeft Staatssecretaris Heijnen aan lid Stoffer toegezegd om met de Staatssecretaris van Financiën te spreken over de fiscale aspecten van elektrisch varen en de Kamer over de uitkomsten te informeren²². Dit gesprek heeft in de vorige kabinetsperiode geen doorgang gevonden. In het voorjaar van 2025 heeft dit overleg alsnog plaatsgevonden.

Voor gasolie voor binnenvaartschepen geldt geen accijns op grond van de Herziane Rijnvaartakte (Akte van Mannheim, 1868), die belasting op brandstof voor de Rijnvaart verbiedt. Voor elektriciteit die aan binnenvaartschepen wordt geleverd, geldt echter wel energiebelasting. Dit leidt tot een ongelijke fiscale behandeling van fossiel en elektrisch aangedreven binnenvaartschepen, wat onwenselijk is in het licht van de energietransitie.

Het kabinet streeft naar een fiscaal stelsel waarin vervuiling wordt belast en duurzame alternatieven niet fiscaal worden benadeeld. Nederland heeft binnen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) reeds uitgesproken de accijnsvrijstelling op termijn gezamenlijk met andere lidstaten te willen afschaffen.

Omdat de afschaffing van de accijnsvrijstelling niet op korte termijn wordt verwacht, verkennen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Financiën intussen welke vragen en overwegingen spelen bij een eventuele aanpassing van de energiebelasting ten behoeve van elektrisch aangedreven schepen. Het gaat dan onder meer om uitvoeringstechnische en Europeesrechtelijke vraagstukken. Zodra deze verkenning is afgerond, wordt de Kamer over de uitkomsten geïnformeerd.

6. Kennis, evaluatie en beleidsagenda goederenvervoer

Evaluatie Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017–2021

In opdracht van het ministerie heeft onderzoeksbureau Dialogic een ex-postevaluatie uitgevoerd van de Tijdelijke subsidieregeling NWO-onderzoek Topsector Logistiek 2017–2021²³. Deze regeling bood financiële ondersteuning aan de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) voor fundamenteel, toegepast en experimenteel onderzoek ter stimulering van innovatie binnen de logistieke sector.

Wat betreft de doeltreffendheid concludeert Dialogic dat de beoogde beleidsresultaten zijn gerealiseerd. De subsidieregeling heeft aantoonbaar bijgedragen aan het bereiken van de beleidsdoelen, waaronder het genereren van nieuwe kennis en inzichten over het realiseren van deze doelen. Uit de evaluatie komen zowel positieve als negatieve factoren naar voren die de doelmatigheid beïnvloeden. De gefinancierde projecten

²² Toezegging TZ202301–050

²³ Bijlage 4: Evaluatie Tijdelijke subsidieregeling NWO onderzoek Topsector Logistiek 2017–2021

hebben bijgedragen aan het behalen van de kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) van de Topsector Logistiek en aan de versterking van het onderzoeksecosysteem binnen de sector. Op deze punten wordt de regeling als doelmatig beoordeeld.

Op basis van het doelgroepbereik, de doeltreffendheid en de doelmatigheid zijn lessen geformuleerd die kunnen worden meegenomen bij toekomstige en vergelijkbare subsidieregelingen.

Beleidsagenda goederenvervoer

In het regeerprogramma is opgenomen dat het kabinet in 2025 een nieuwe beleidsagenda voor het goederenvervoer over weg, spoor en water presenteren waarin de integrale aanpak van leveringszekerheid, energietransitie en bestrijding van files centraal staan. Hierbij wordt uitgegaan van het inzetten van de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd. Eerder is toegezegd dat deze beleidsagenda in het tweede kwartaal afgerond zou zijn. Er is meer tijd nodig om de benodigde afstemming met de logistieke sector en medeoverheden vorm te geven. De Beleidsagenda Goederenvervoer wordt daarom na het zomerreces toegezonden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener